

Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) **EP 1 067 001 A2**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
10.01.2001 Patentblatt 2001/02

(51) Int. Cl.<sup>7</sup>: **B60J 7/22**

(21) Anmeldenummer: 00114643.0

(22) Anmeldetag: 07.07.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV MK RO SI**

(72) Erfinder: **Van Berkum, Wim**  
49179 Ostercappeln (DE)

(74) Vertreter:  
**Busse & Busse Patentanwälte**  
Grosshandelsring 6  
49084 Osnabrück (DE)

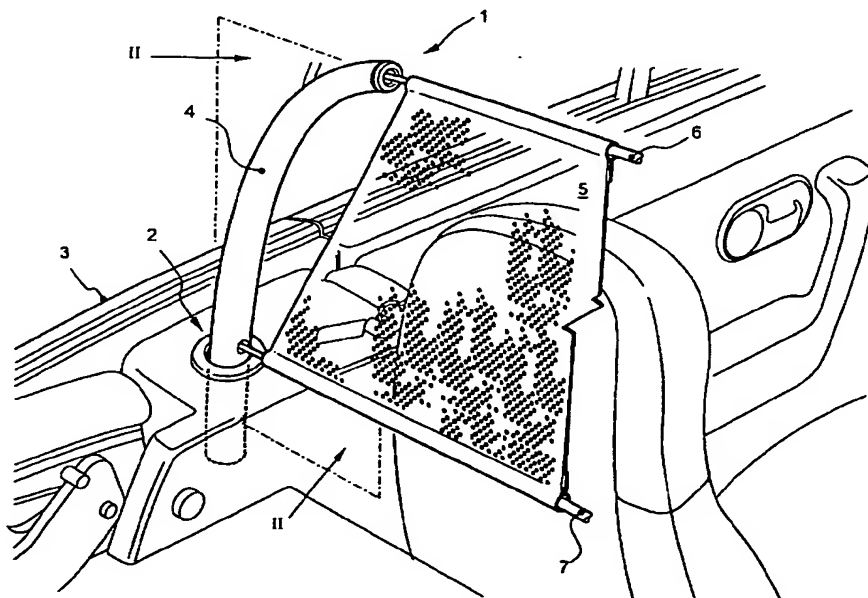
(30) Priorität: 09.07.1999 DE 29911995 U

(71) Anmelder: **Wilhelm Karmann GmbH**  
D-49084 Osnabrück (DE)

(54) **Windschott für Cabriolet-Fahrzeuge**

(57) Ein Windschott (1;101) für Cabriolet-Fahrzeuge, umfassend eine hinter Vorder- oder Rücksitzen des Fahrzeugs quer zu dessen Fahrtrichtung positionierbare windabweisende Fläche (5;105) aus flexiblem Material, z.B. einer Stoffbahn oder einem Kunststoffgewebe, und umfassend eine am Cabriolet-Fahrzeug montierbare Haltevorrichtung zum Halten der windabweisenden Fläche in ihrer wirksamen Stellung, wird so

ausgebildet, daß die Haltevorrichtung zwei jeweils links und rechts der Fahrzeugbrüstung zugeordnete starre Haltearme (4;104) umfaßt und die windabweisende Fläche (5;105) über lediglich diese zwei Haltearme (4;104) an der Karosserie gehalten ist und sich zwischen diesen flexibel und faltbar erstreckt.



**Fig. 1**

**EP 1 067 001 A2**

## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung bezieht sich auf ein Windschott für ein Cabriolet-Fahrzeug, wobei das Windschott eine windabweisende Fläche aus flexiblem Material, z. B. einer Stoffbahn oder einem Kunststoffgewebe, umfaßt und am Karosseriekörper des Cabriolet-Fahrzeugs halterbar ist, nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

**[0002]** Die DE 197 03 654 A1 zeigt ein Windschott, das einen starren Rahmen aufweist, beispielsweise einen Stahlrohrrahmen, in den die windschützende Materialbahn eingepaßt und fest eingebunden ist. Ein derartiges Windschott bildet ein insgesamt starres und sperriges Bauteil aus, das sowohl bei Mitführung im Fahrzeug (Kofferraum) als auch während einer Lagerung außerhalb des Fahrzeugs in jedem Fall bei Nichtgebrauch ein erhebliches Packmaß benötigt. Zudem ist die Einpassung des starren Bauteils in entsprechende Aufnahmen an der Karosserie schwierig und am ehesten mit zwei Personen zu bewältigen.

**[0003]** Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, Handling und Packmaß eines hinreichend steifen und daher wenig Windgeräusche verursachenden Windschotts zu verbessern.

**[0004]** Die Erfindung löst dieses Problem durch ein Windschott mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Hinsichtlich weiterer vorteilhafter Ausgestaltungen wird auf die Ansprüche 2 bis 6 verwiesen.

**[0005]** Erfindungsgemäß ist ein Windschott geschaffen, das außerhalb der beiden einzelnen seitlichen Haltearme als nicht starres Bauteil zusammenlegbar ist und insofern ein nur geringes Packmaß sowohl bei Mitführung im Auto als auch bei externer Lagerung beansprucht. Das Handling ist dadurch vereinfacht, daß die seitlichen Haltearme nacheinander in karosserie-seitige Halterungen eingesteckt werden können, so daß ein Verkanten o. dgl. wie bei einem insgesamt starren Bauteil ausgeschlossen ist. Da lediglich die seitlichen Haltearme starre Rohrbauteile ausbilden, ist das Gewicht eines solchen Windschotts gleichfalls verringert.

**[0006]** Besonders vorteilhaft sind die spannenden Federelemente innerhalb der Haltearme unsichtbar angeordnet, so daß die Optik und die Sicherheit nicht beeinträchtigt sind.

**[0007]** Besonders vorteilhaft ist über das oder die Federelement(e) in den Haltearmen und ein oben und unten in der windabweisenden Fläche verlaufendes Spannseil insgesamt ein Spannring ausgebildet, in dem die windabweisende Fläche gehalten ist, so daß die Stabilität erhöht ist. Über den gesamten Verlauf des Windschotts kann daher die Spannung zwischen der oberen und unteren Kante der windabweisenden Fläche hoch gehalten werden, wodurch die Windgeräusche vermindert sind.

**[0008]** Weitere Vorteile und Merkmale ergeben sich aus in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbei-

spielen des Gegenstandes der Erfindung.

**[0009]** In der Zeichnung zeigt:

- 5 Fig. 1 eine Ansicht schräg von hinten eines erfindungsgemäßen Windschotts bei Einsatz hinter den Vordersitzen eines Cabriolet-Fahrzeugs,
- 10 Fig. 2 einen Schnitt entlang der Linie II-II in Fig. 1,
- Fig. 3 eine Detailansicht der Halterungselemente für die seitlichen Haltearme des Windschotts,
- 15 Fig. 4 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 1 eines alternativen Windschotts,
- Fig. 5 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 2 des alternativen, mit einem Federschloß versehenen Windschotts,
- 20 Fig. 6 eine Detailansicht des Federschlosses des Windschotts nach Fig. 4,
- 25 Fig. 7 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 3 der Aufnahmeelemente der Alternativversion nach Fig. 4,
- Fig. 8 die Schalenteile der seitlichen Haltearme für das Windschott nach Fig. 4,
- 30 Fig. 9 eine Detailansicht eines seitlichen Nachspannmechanismus für die windabweisende Fläche.

**[0010]** Das Windschott 1,101 ist insgesamt in seitlichen Aufnahmen 2 eines Cabriolet-Fahrzeugs 3 halterbar. Diese Anordnung kann sowohl hinter den rückwärtigen Sitzen als auch, insbesondere bei zweisitzigen Cabriolet-Fahrzeugen, hinter den vorderen Sitzen erfolgen.

**[0011]** Die windabweisende Fläche 5,105 des Windschotts erstreckt sich dabei im wesentlichen über die gesamte Innenraumbreite des Cabriolet-Fahrzeugs 3, so daß die vor dem Windschott 1,101 sitzenden Insassen einen Schutz vor Verwirbelungen erfahren.

**[0012]** Das erste Ausführungsbeispiel (Fig. 1 bis 3) der Erfindung zeigt ein Windschott 1, das eine Windabweiserfläche 5 aufweist, die ober- und unterseitig zwischen Spannseilen 6 und 7 eingespannt ist. Diese erstrecken sich in Fahrzeugquerrichtung und sind in zwei seitlichen Haltearmen 4, die im wesentlichen vertikal angeordnet sind, gehalten. Die windabweisende Fläche 5 ist gebildet aus beispielsweise einer Stoffbahn oder anderem textilem Material, einem Drahtgewebe, einer durchbrochenen Kunststoffolie o. dgl.

**[0013]** Wie in Fig. 2 zu sehen ist, ist zumindest einer der seitlichen Haltearme 4 mit einem Federele-

ment 8 zur Spannung der Spannseile 6,7 der windabweisenden Fläche 5 versehen. Im Ausführungsbeispiel sind beide seitlichen Haltearme 4 mit einem derartigen Federelement 8 versehen. Das Federelement 8 ist als Schraubenfeder ausgebildet und verbindet das oberseitige Spannseil 6 mit dem unterseitigen Spannseil 7. Insgesamt ist damit ein Spannring gebildet, dadurch werden beide Spannseile 6 und 7 gleichzeitig durch die Feder 8 unter Spannung gehalten. Die Federn 8 sind unsichtbar in die Haltearme 4 integriert. Die Haltearme 4 können von oben in eine Aufnahme 2 der Karosserie 3 eingesteckt werden und sind in dieser Aufnahme 2 verrasterbar. Hierzu ist in der Karosserie 3 ein Aufnahmebereich vorgesehen, in dem ein Aufnahmeelement 9 festgelegt wird, etwa durch Verschrauben mit der Karosserie über Bohrungen 10. Das Aufnahmeelement 9 weist einen Verrastmechanismus, beispielsweise eine federbelastete Einrastnase 11 auf, die in eine entsprechende Durchbrechung des einzusteckenden Haltearms 4 eingreift und diesen daher gegen ein Herausziehen sichert. Auch andere federbelastete Einrastelemente oder ein Splint o. dgl. kommen zur Sicherung in Betracht. Eine Verdrehsicherung des eingesteckten Haltearms 4 ist über eine entsprechende Längsanformung 12 an einem in den Haltearm 4 einzusteckenden Einpreßteil 4 a erreichbar. Der Haltearm 4 ist durch Lösen der federbelasteten Einrastnase 11 jederzeit lösbar, so daß die Montage und Demontage einfach vorgenommen werden können.

**[0014]** In seinem oberen Endbereich ist der rohrförmig ausgebildete Haltearm 4 mit einer zentral gebohrten Endkappe 13 versehen, durch deren Bohrung das obere Spannseil 6 verläuft.

**[0015]** Im unteren Bereich, jedoch oberhalb der Brüstungslinie der Karosserie 3, ist eine in Betriebsstellung dem Innenraum des Fahrzeugs zugewandte seitliche Bohrung 14 im Haltearm 4 angeordnet, durch die hindurch das untere Spannseil 7 des Windschotts 1 geführt ist. Der rohrförmige Haltearm 4 ist zweischalig ausgebildet, wobei die innere Schale 15 als Führungselement für das Spannseil 6 bzw. 7 dient und im Bereich der Umlenkung des Spannseils 7 an der unteren Bohrung 14 eine den Kurvenradius vergrößernde vorspringende Führungsfläche 15 a ausbildet.

**[0016]** Vermittels der inneren Schale 15 können die Spannseile 6,7 außerhalb des Haltearms 4 über die Feder 8 miteinander verbunden werden und dann in das die äußere Schale bildende Rohr eingeschoben werden. Die innere Schale 15 ist zur leichteren Montage der Spannseile 6,7 in ihrem Längsverlauf zweigeteilt. Die Teilungsebene befindet sich in der Ebene, in der die Spannseile 6,7 verlaufen.

**[0017]** Gemäß einer weiteren Version (Fig. 4 bis 9) umfassen die seitlichen Haltearme 104 des Windschotts 101 jeweils zwei zusammenzusetzende Schalentteile 120,121, die beispielsweise aus Kunststoff gefertigt sein können und ebenfalls zur vertikalen Fahrzeuglängsmittlebene hin gebogen sind. Im oberen

Bereich findet sich eine dem inneren Schalentteil 121 zugeordnete Austrittsöffnung 113 für das obere Spannseil 106, im unteren Bereich ist ebenfalls eine seitliche Bohrung 114 für den Durchtritt des unteren Spannseils 107 vorgesehen. Das Spannseil ist in dieser Version nicht durchgehend und ringförmig ausgebildet, sondern, wie insbesondere in den Fig. 5 und 9 zu erkennen ist, in zwei separate Spannseile 106,107 getrennt, die jeweils einzeln (Fig. 9) gegenüber den seitlichen Haltearmen 104 verspannt werden. Hierzu sind die Spannseile in ihren seitlichen Endbereichen beispielsweise mit einem Innengewinde versehen, in das Schrauben 122 und 123 eingreifen können, die durch die dem Fahrzeuginnenraum zugewandte Schale 121 des Haltearms 104 geführt sind. Ferner ist ein Federelement 108 vorgesehen, das Spiralfederbereiche unterhalb der Schraubenköpfe der Schrauben 122 und 123 aufweist und einen das obere 106 mit dem unteren Spannseil 107 im Randbereich der windabweisenden Fläche 105 verbindenden Bügel aufweist. Bei Festziehen der Schrauben werden die Spannseile 106 und 107 gedehnt. Über die Feder 108, die mit den Querseiten der windabweisenden Fläche 105 verbunden ist, wird dadurch gleichzeitig neben der vertikalen Spannung auch eine horizontale Spannung in diese Fläche eingetragen.

**[0018]** Der Einsteckfuß 104 a des Haltearms 104 bildet einen vieleckigen, beispielsweise quadratischen Grundriß aus, so daß eine Verdrehsicherung ohne weiteres bewirkt ist. Dieser ist in einer über Bohrungen 110 an der Karosserie 3 verschraubten oder mit dieser verschweißten Aufnahmeeinheit 109 halterbar.

**[0019]** Hierfür ist in den Einsteckfuß 104 a ein Federschloß 124 einsetzbar, das in seinem oberen Teil eine Betätigungstaste 125 aufweist, die in entspannter Stellung einer vertikal wirkenden Feder 126 sich in oberer Endposition befindet. In dieser Stellung ist eine federbelastete Schloßfalle 128 durch seitliche, über Federn 130 bewirkte Ausschubung von Riegeln 129 in verriegelndem Eingriff mit der Aufnahmeeinheit 109. Durch die Federn 130 erfolgt der Eingriff bei Einsatz der Haltearme 104 automatisch.

**[0020]** Zur Entriegelung wird die Betätigungstaste 125 niedergedrückt, wodurch zwei diese mit den Riegeln 129 verbindende Schwenkhebel 127 gegen die Kraft der Federn 130 auf die Riegel 128 einwirken und diese daher außer Eingriff bewegen.

**[0021]** Bei dieser Version ist die Montage insofern einfacher, als kein geschlossener Spannseilring ausgebildet werden muß und der obere und das untere Spannseil 106 bzw. 107 einzeln montiert werden können.

**[0022]** In beiden Versionen ist bei ausgezogenen Haltearmen 4 bzw. 104 die jeweilige Aufnahmeöffnung durch eine entsprechende Abdeckkappe verschließbar.

**[0023]** Ebenfalls ist es beiden Versionen gemein, daß zur Erreichung eines geringen Packmaßes die windabweisende Fläche 5 bzw. 105 um die seitlichen

Haltearme 4 bzw. 104 aufgerollt werden kann, so daß ein geringer Packraum ausreicht, um das Windschott zu halten, beispielsweise der Kasten des Reservierads, das Handschuhfach oder ein Bereich hinter einer Seitenverkleidung im Kofferraum.

**[0024]** Es sind andere als die vorgestellten Halterungsmöglichkeiten für den Fuß eines Haltearms 4 oder 104 möglich. In jedem Fall muß eine zuverlässige und lösbare Verriegelung erreicht werden, unter denen sich der Fachmann die geeignete aussuchen wird.

**[0025]** Mit der Erfindung ist Gewicht eingespart durch den Verzicht auf einen festen Rahmen. Bei Anpassung einer jeweiligen Aufnahmeeinheit 9,109 an einen bestimmten Fahrzeugtyp erübrigt sich eine weitere Anpassung der Haltearme 4, 104, so daß diese prinzipiell bei verschiedensten Fahrzeugen zur Anwendung kommen können und jeweils nur die Aufnahmeeinheiten an dieses Fahrzeug und den jeweils seitlichen Karosseriebereich angepaßt werden müssen. Eventuell ist eine Anpassung der Breite der windabweisenden Fläche 5 bzw. 105 angezeigt.

**[0026]** Durch die Verwendbarkeit für viele Fahrzeugtypen ergibt sich eine Kostensenkung in der Herstellung, da eine große Anzahl von Windschotts eines Typs produziert werden kann.

#### Patentansprüche

1. Windschott (1; 101) für Cabriolet-Fahrzeuge, umfassend eine hinter Vorder- oder Rücksitzen des Fahrzeugs quer zu dessen Fahrtrichtung positionierbare windabweisende Fläche (5;105) aus flexiblem Material, z.B. einer Stoffbahn oder einem Kunststoffgewebe, und umfassend eine am Cabriolet-Fahrzeug montierbare Haltevorrichtung zum Halten der windabweisenden Fläche in ihrer wirksamen Stellung, dadurch gekennzeichnet, daß die Haltevorrichtung zwei jeweils links und rechts der Fahrzeugbrüstung zugeordnete starre Haltearme (4;104) umfaßt und die windabweisende Fläche (5;105) über lediglich diese zwei Haltearme (4;104) an der Karosserie gehalten ist und sich zwischen diesen flexibel und faltbar erstreckt.
2. Windschott nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest einer der Haltearme (4;104) mit einem Federelement (8;108) zur Spannung der windabweisenden Fläche (5;105) versehen ist.
3. Windschott nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß jedem der beiden Haltearme (4;104) ein Federelement (8;108) zugeordnet ist.
4. Windschott nach einem der Ansprüche 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß das oder die Federelement(e) (8;108) innerhalb des oder der Haltearm(e) (4;104) angeordnet ist oder sind.
5. Windschott nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die windabweisende Fläche (5) ober- und unterseitig mit einem Spannseil (6;7) versehen ist, das mit dem (bzw. den) Federelement(en) (8) einen geschlossenen Ring ausbildet, in welchem die Federspannung horizontal quer zur Fahrtrichtung wirksam ist.
6. Windschott nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Federelement (108) sich im wesentlichen parallel zum Haltearm (104) erstreckt und an einer Befestigung eines oberen Spannseils (106) und an einer Befestigung eines unteren Spannseils (107) für die windabweisende Fläche (105) wirksam ist.

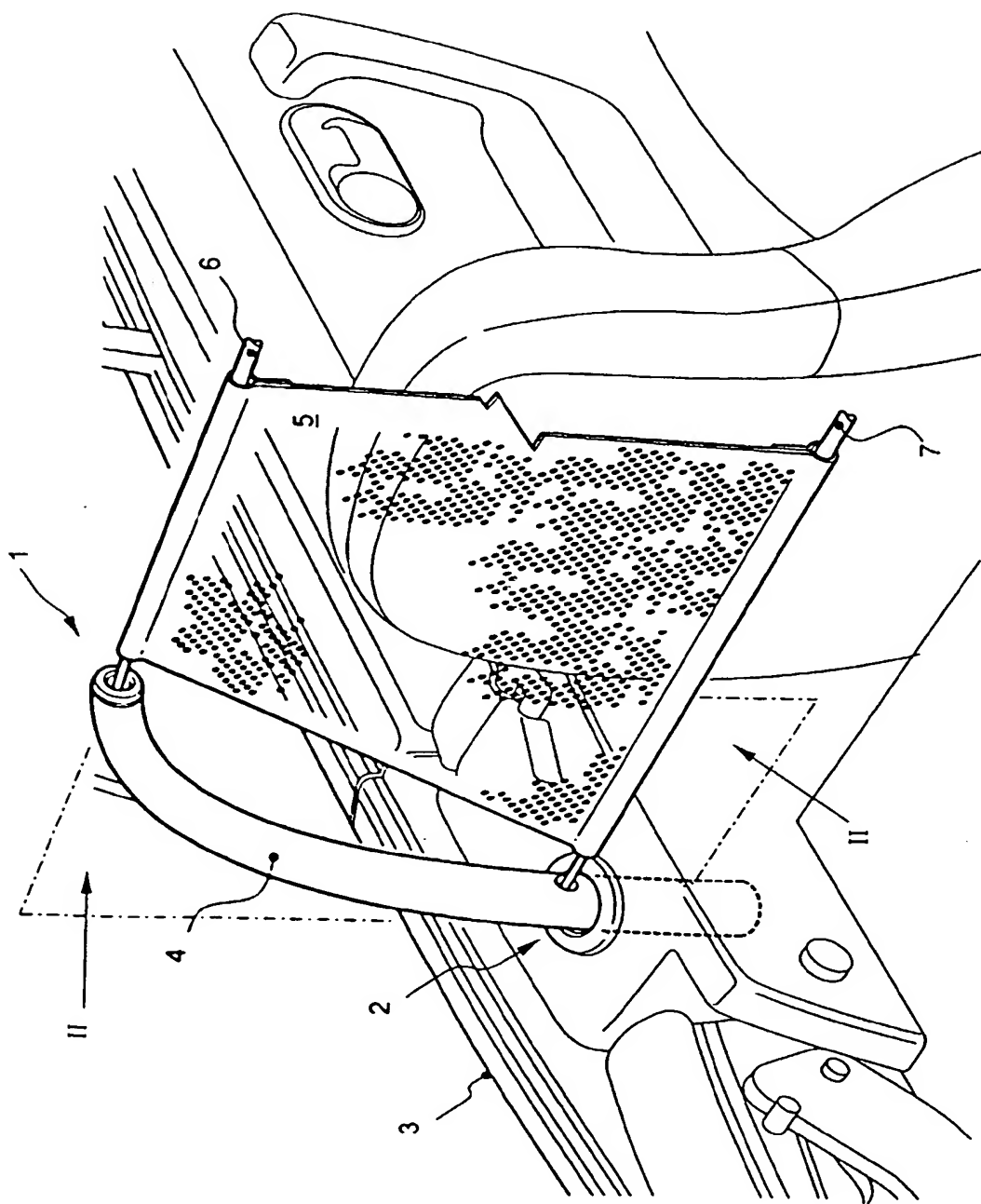


Fig. 1

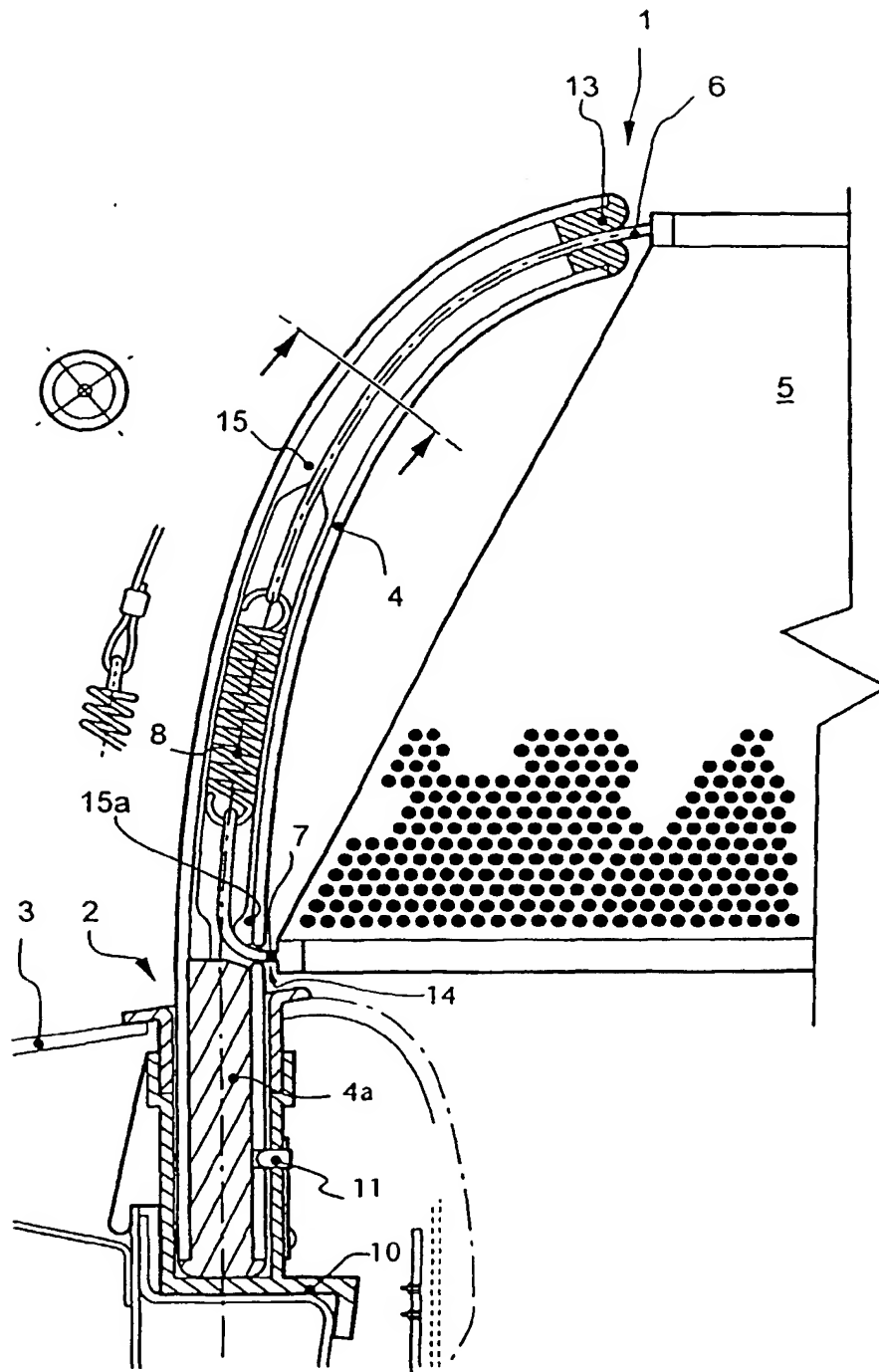
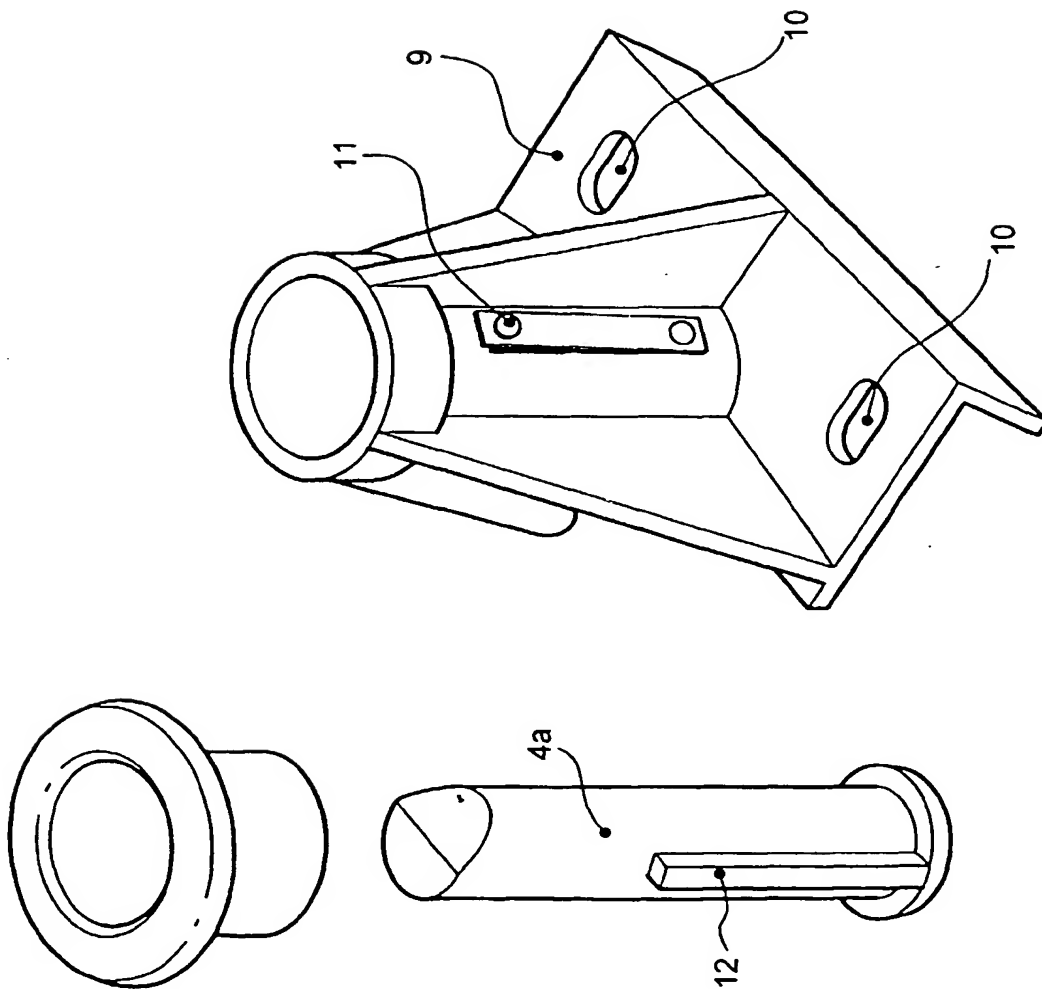
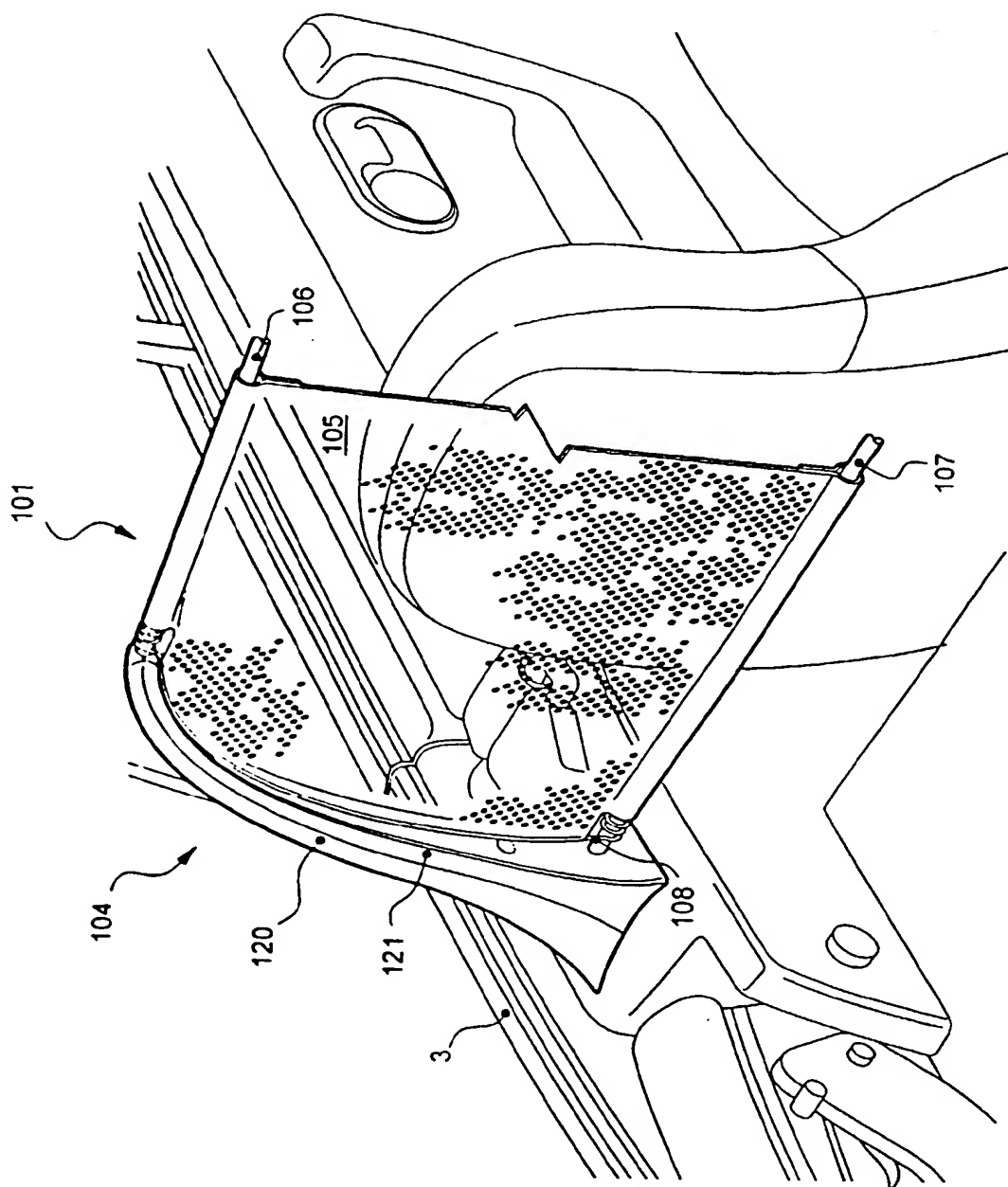


Fig. 2

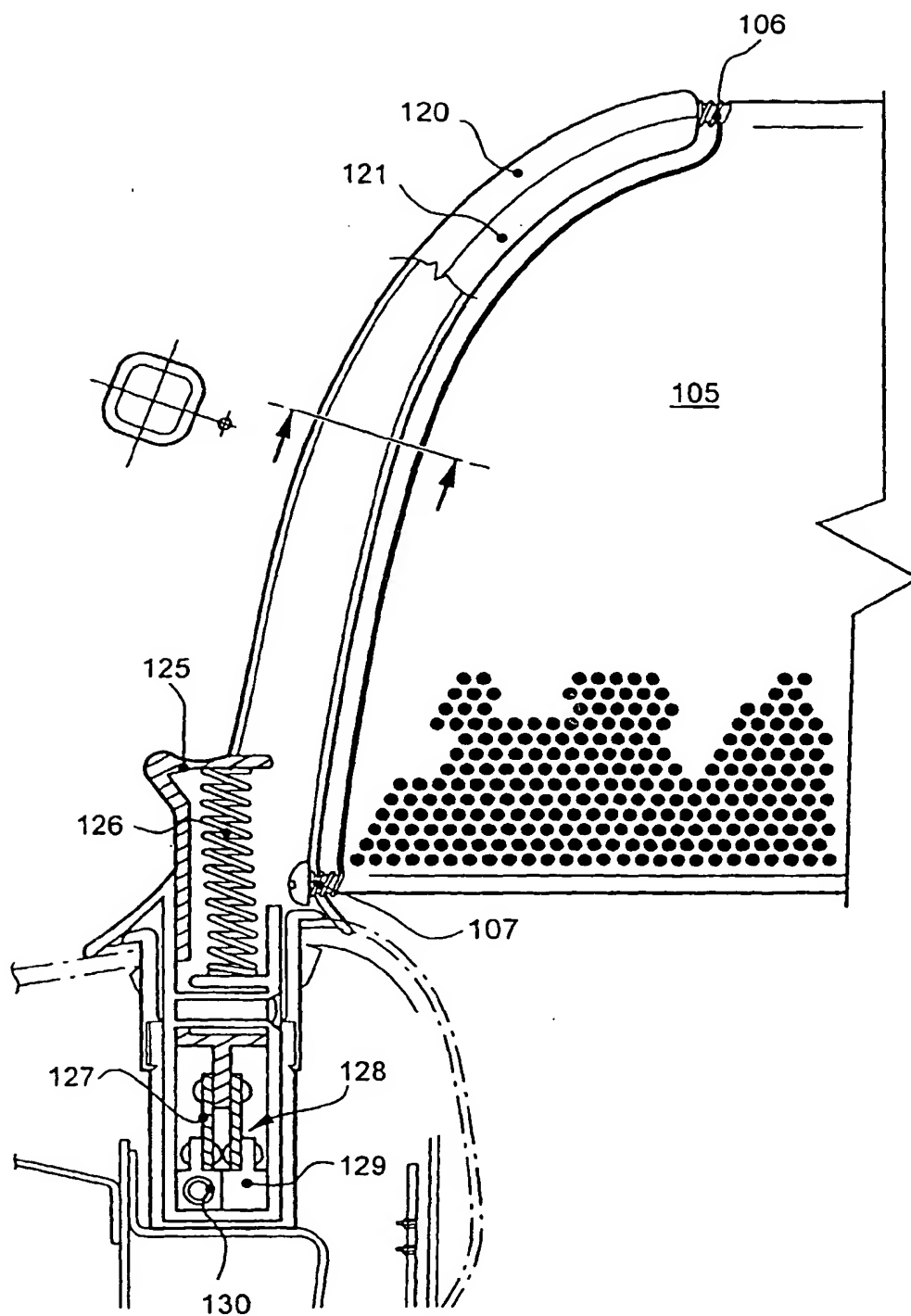


**Fig. 3**

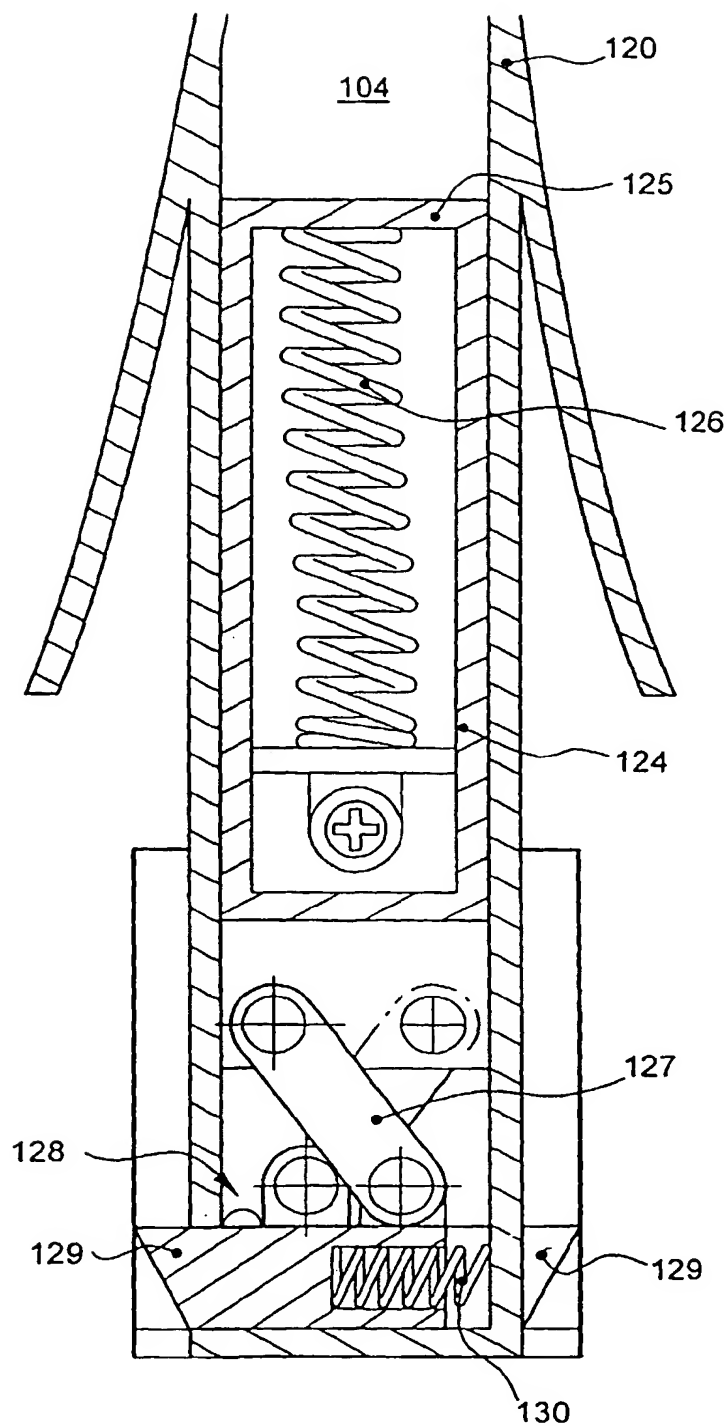


**Fig. 4**

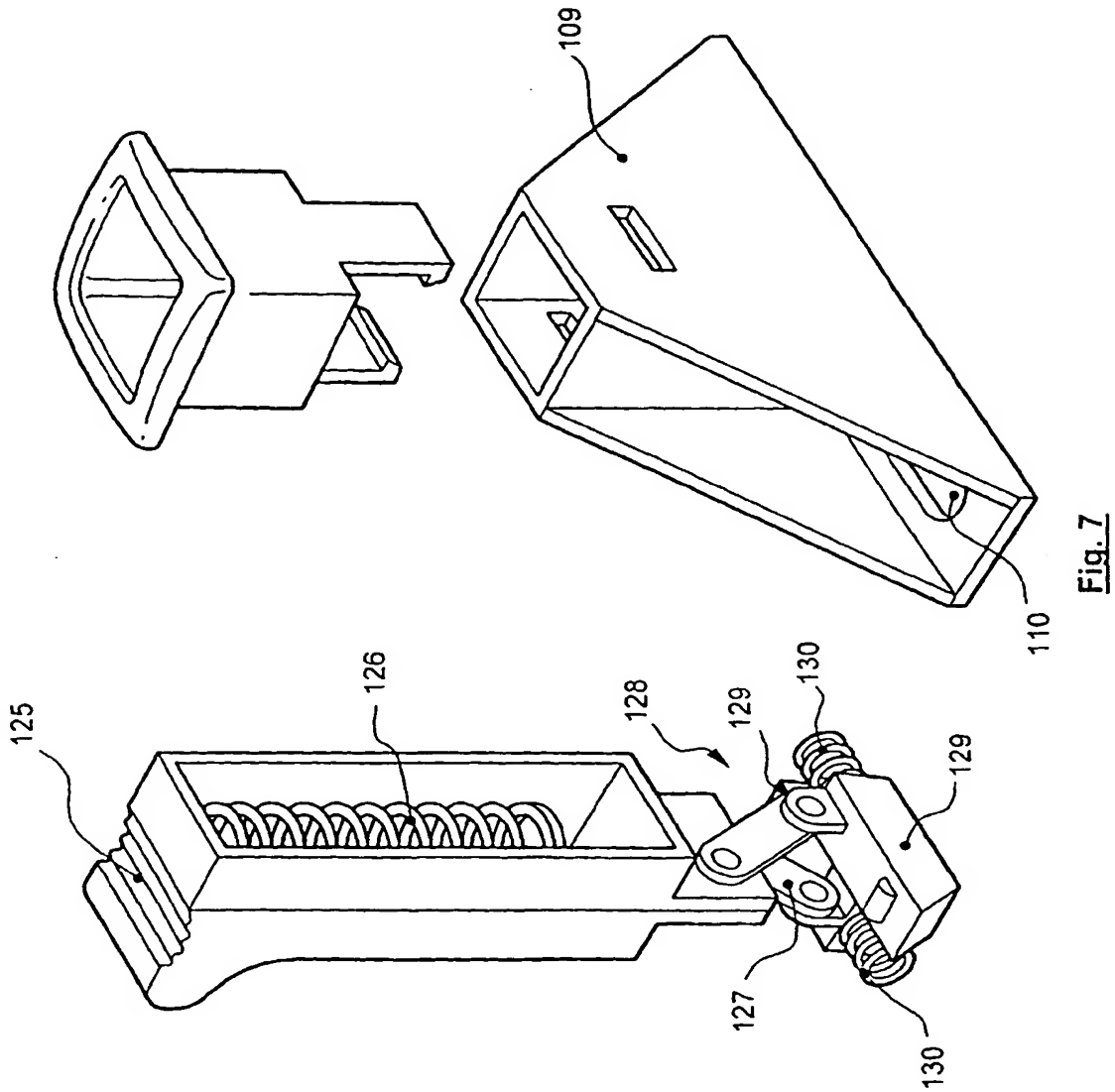


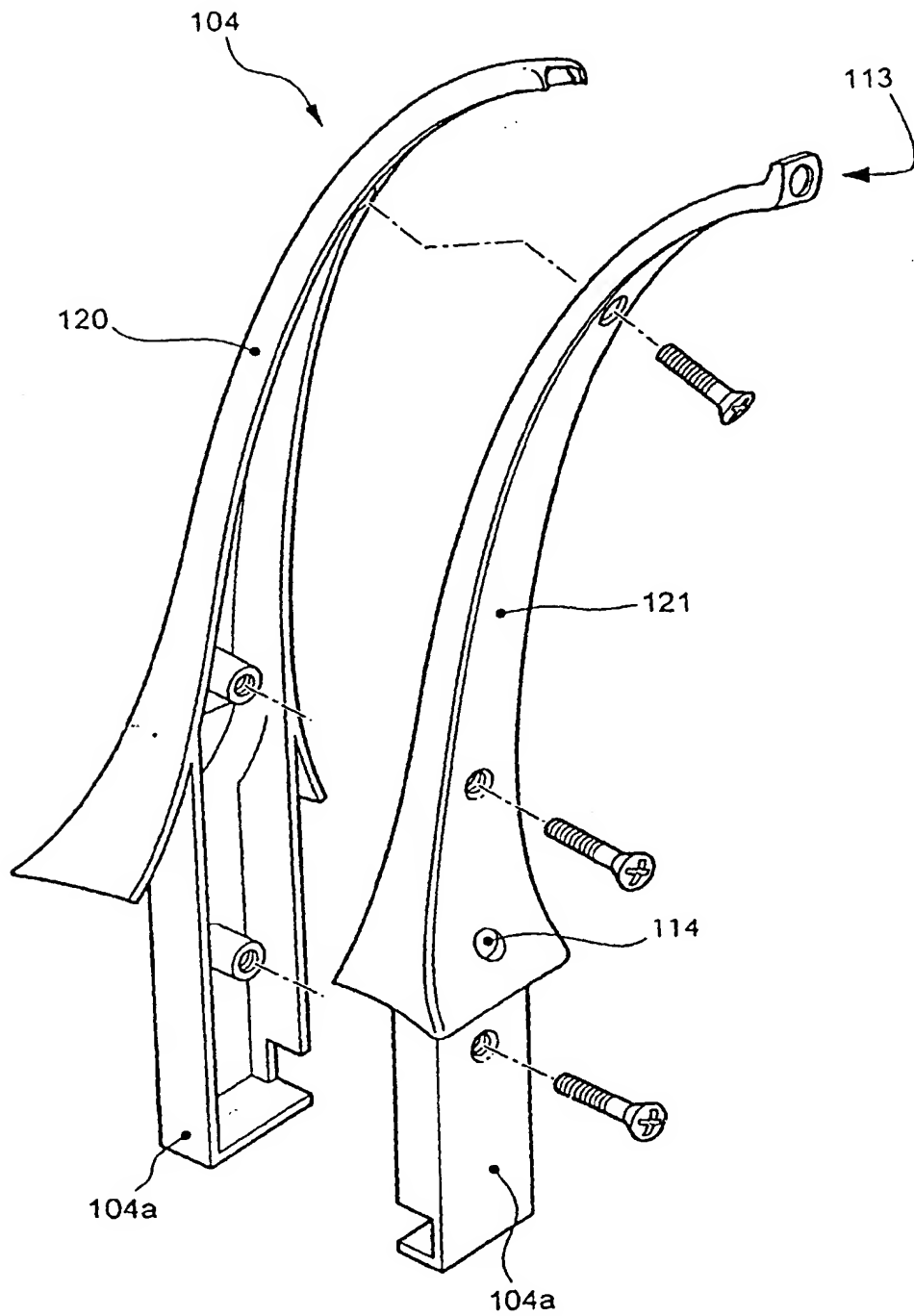


**Fig. 5**



**Fig. 6**





**Fig. 8**

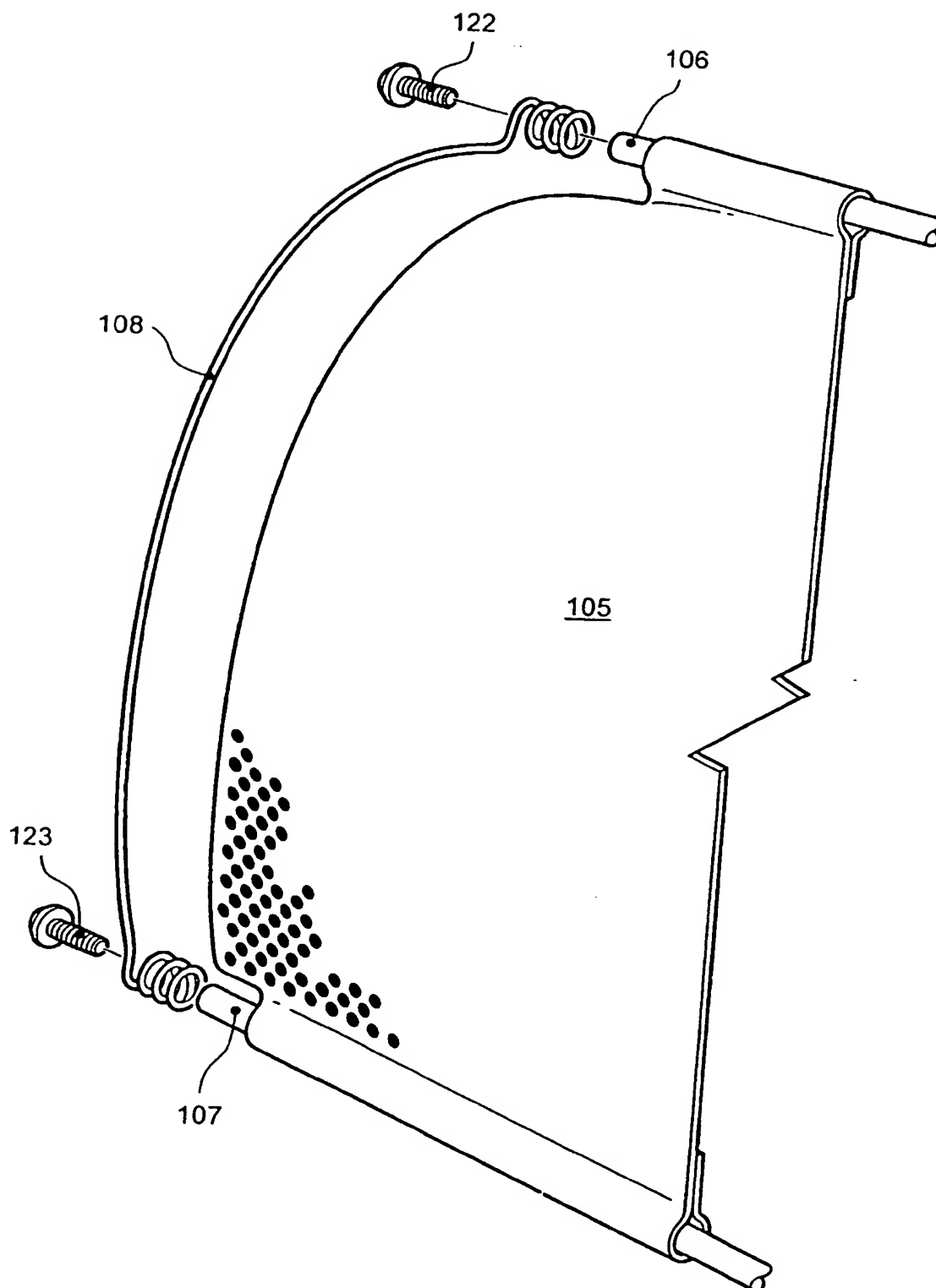


Fig. 9





(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3  
29.08.2001 Patentblatt 2001/35

(51) Int Cl.7: **B60J 7/22**

(43) Veröffentlichungstag A2  
10.01.2001 Patentblatt 2001/02

(21) Anmeldenummer: **00114643.0**

(22) Anmeldetag: **07.07.2000**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU**  
**MC NL PT SE**  
Benannte Erstreckungsstaaten  
**AL LT LV MK RO SI**

(71) Anmelder: **Wilhelm Karmann GmbH**  
**D-49084 Osnabrück (DE)**

(72) Erfinder: **Van Berkum, Wim**  
**49179 Ostercappeln (DE)**

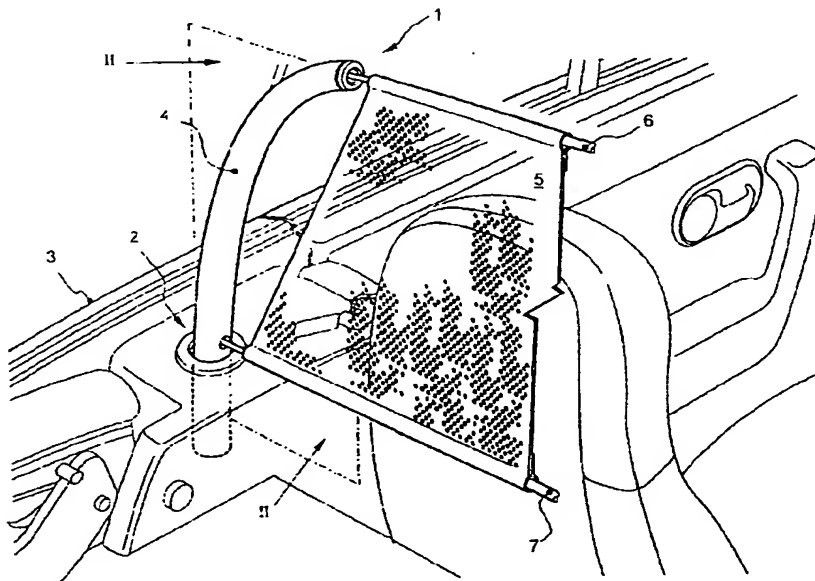
(30) Priorität: **09.07.1999 DE 29911995 U**

(74) Vertreter: **Busse & Busse Patentanwälte**  
**Grosshandelsring 6**  
**49084 Osnabrück (DE)**

(54) **Windschott für Cabriolet-Fahrzeuge**

(57) Ein Windschott (1;101) für Cabriolet-Fahrzeuge, umfassend eine hinter Vorder- oder Rücksitzen des Fahrzeugs quer zu dessen Fahrtrichtung positionierbare windabweisende Fläche (5;105) aus flexiblem Material, z.B. einer Stoffbahn oder einem Kunststoffgewebe, und umfassend eine am Cabriolet-Fahrzeug montierbare Haltevorrichtung zum Halten der windabweisenden

Fläche in ihrer wirksamen Stellung, wird so ausgebildet, daß die Haltevorrichtung zwei jeweils links und rechts der Fahrzeugbrüstung zugeordnete starre Haltearme (4;104) umfaßt und die windabweisende Fläche (5;105) über lediglich diese zwei Haltearme (4;104) an der Karosserie gehalten ist und sich zwischen diesen flexibel und faltbar erstreckt.



**Fig. 1**



Europäisches  
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 00 11 4643

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	EP 0 887 217 A (ORIS FAHRZEUGTEILE RIEHLE H) 30. Dezember 1998 (1998-12-30) * das ganze Dokument *	1	B60J7/22
X	DE 40 37 704 C (MERCEDES-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT) 12. März 1992 (1992-03-12) * Anspruch 1; Abbildungen 1-3 *	1	
X	DE 44 05 707 A (DAIMLER BENZ AG) 24. August 1995 (1995-08-24) * Spalte 4, Zeile 25 - Zeile 63; Abbildung 3 *	1	
A	DE 197 25 217 C (DAIMLER BENZ AG) 9. Juli 1998 (1998-07-09)		
A	DE 197 09 602 A (DEMA PRODUCTS MASCHINENBAU H D) 17. September 1998 (1998-09-17)		
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
			B60J
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort <b>BERLIN</b>		Abschlußdatum der Recherche <b>6. Juli 2001</b>	
		Prüfer <b>Thomas, C</b>	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1533 03.82 (PC/C03)



**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 11 4643

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

06-07-2001

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 0887217 A	30-12-1998	DE 19735158 A	07-01-1999
DE 4037704 C	12-03-1992	EP 0487843 A	03-06-1992
		JP 4274924 A	30-09-1992
		JP 7057571 B	21-06-1995
		US 5195799 A	23-03-1993
DE 4405707 A	24-08-1995	KEINE	
DE 19725217 C	09-07-1998	FR 2764553 A	18-12-1998
		GB 2326628 A,B	30-12-1998
		IT RM980384 A	13-12-1999
		JP 3075525 B	14-08-2000
		JP 11105549 A	20-04-1999
		US 6030027 A	29-02-2000
DE 19709602 A	17-09-1998	IT MI980395 A	27-08-1999

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**